Itala Fervojisto



Il Ferroviere Italiano





La Trajno Alta Frekventado - TAF

Il Treno Alta Frequentazione - TAF

Informa Bulteno (por la disvastigo de Esperanto)

Bollettino di Informazione (per la diffusione della lingua internazionale Esperanto)

Quote sociali

Attenti: per il 2001 la Quota sociale IFEA/IFEF è ancora di Lit. **25.000**.
Dal 2002, essa passerà a **€ 15,00**.
I ritardatari per il 2000 sono pregati di versare insieme Lit. 55.000, o € 27,50 per i due anni.
L'ultimo anno pagato compare sull'etichetta dell'invio.
Per memoria, ecco le varie possibilità di adesione presso l'IFEA e alcune offerte di pubblicazioni o di altre cose.

Quote o materiali	*Euro = €*
IFEA/IFEF (tutti)	€ 15,00
FEI (ordinario)	€ 26,00
FEI (giovane o familiare)	€ 13,00
DLF (Effettivo)	€ 7,75
DLF (Aderente = familiare)	€ 7,75
DLF (Giovane)	€ 4,13
DLF (Frequentatore)	€ 12,91
Circ. Cult. Gr. E-o Bologna	€ 5,17
Lessico Ferroviario RailLex	€ 10,00
Historio de IFEF	€ 2,50
Suplemento al Historio 84-99	€ 2,50
Catalogo Fondo Librario BO	€ 2,50
L'E-o in Emilia Romagna	€ 5,00
Ĉu vi deziras korespondi?	€ 0,50
Distintivi	€ 1,50

Prezzi più eventuali spese postali.
Per minimo 3 copie: il prezzo di 2.
Per minimo 3 distintivi: invio gratis.
Scrivere al Sk, Via Misa 4, 40139 Bologna BO o all'IFEA, c/o DLF BO, via Serlio 25/2, 40128 Bologna BO.

N-o Conto Corrente Postale IFEA:

14 78 24 03

Rinnovate subito la quota: l'IFEA potrà meglio programmarsi e operare.
Segnalate sempre: causale, cambio di dati e di indirizzo!
Iscrivete o fate iscrivere un collega, un familiare, un amico, un samideano: dobbiamo crescere in qualità, ma anche in quantità. Ω La Kasisto

Kolofono

ITALA FERVOJISTO - IL FERROVIERE ITALIANO

Bulteno de la Itala Fervojista Esperanto Asocio (IFEA), landa asocio de IFEF (Internacia Fervojista Esperanto-Federacio), dulingve redaktita (itale kaj esperante).
Bollettino dell'Associazione Italiana Ferrovieri Esperantisti, membro della Federazione Internazionale Ferrovieri Esperantisti (IFEF), redatto bilingue (italiano e Esperanto).

Adreso /Redaktejo:
✉ Via Misa 4, IT-40139 Bologna (Italio),
☎ + fakso (post anonco) ++39 051 547247,
🖫 <lov0354@iperbole.bologna.it>.

Senpage al la membroj - Gratis ai membri - Mempresita - Stampato in proprio - Kvarmonata/neregula - Quadrimensile/non regolare.

I.F.E.A.: Prezidanto: Pasquale Ceci - Sekretario: Romano Bolognesi - Kasisto: Sergio Negroni - Redaktoro/ Komitatano/Fakkomisionano: Vito Tornillo - Aliaj estraranoj: Renzo Battistella, Agostino Mantovani, Enrico Molesini - Revizoroj: Giuseppe Bertazzo, Franco Graziani, Gaetano Gubbioli - Probi viri: Gino Corso, Emanuele Franchi, Delvina Stanghellini Gimelli,

Poŝtĉekkonto: 14782403 - UEA-Konto: robo-r.

Enhavo

I lettori sono invitati a collaborare inviando articoli, notizie, suggerimenti. La Redazione

"TAF" - TRAJNO ALTA FREKVENTADO

Ĉiutagaj transportadoj de amasoj da personoj en grandaj kaj mezaj urbaj areoj, metas vicojn da problemoj, kaj al kiu devas agadi por la trafiko, kaj al vojaĝantoj, kiuj aparte petas akuratecon en la horaro kaj komforton. Multe oni faras por plibonigi la situacion, per konstruado de infrastrukturaĵo sed antaŭ ĉio, per akiro de novaj veturiltipoj kaj per plibonigo de la eksistantaj.

Ekde kelkaj jaroj estas en cirkulado sur nia reto Trajnoj je Alta Frekventado "TAF", kiu oferas altajn transortpovumon kaj komforton: altajn transportkapaciton, startakcelojn kaj bremsadakcelojn, bonan komforton por la vojaĝantoj, malaltajn kostojn por la bontenado kaj altan fidindecon dum la cirkulado de la veturiloj.

La trajno konsistas el kvar vagonoj, kun ambaŭfine du elektraj motorvagonoj, kaj du mezvagonoj, je du etaĝoj; maksimuma rapido atingebla 140 km/h, kun altaj startakceloj: distanco de 5 km estas traveturata en 210 sekundoj.

Pasaĝerkomforto venas de boĝoj kun tre avancitaj teknologioj, de bone kontraŭbruaj izoladoj, kaj de aparatoj por aerklimatizado kaj en vagonoj kaj en kondukistejoj, la seĝoj estas bone profilitaj kaj ergonomiaj, ordigitaj 4 po vicoj, por sume 476 lokoj; ekranoj interne kaj ekstere kun veturad-indikoj, kaj ebleco por internaj sonanoncoj. La enir-pordoj estas tre larĝaj, kaj permesas rapidan eniron kaj eliron al vojaĝantoj; ili estas je la sama nivelo de la kajo, ĉar lokitaj meze de la vagono kaj ne kiel kutime sur la boĝioj, tiel eblas facila eniro ankaŭ al rulseĝoj de andikapuloj, por kiuj estas ekipita speciala vagono kun glitejo kaj taŭga necesejo.

"TAF" - TRENO ALTA FREQUENTAZIONE

Gli spostamenti quotidiani di grandi masse di persone nelle grandi e medie aree urbane pongono una serie di problemi a chi deve operare e a chi deve viaggiare, che in particolare chiede puntualità e confort. Molto si stà facendo per migliorare la situazione, con opere infrastrutturali, ma soprattutto con nuovi tipi di materiale rotabile, e con l'adeguamento di quello esistente.

Da qualche anno sono in circolazione sulla nostra rete i treni ad alta frequentazione "TAF", che offrono elevate prestazioni e confort: un'alta capacità di trasporto, elevate accelerazioni all'avviamento e in frenatura, buon confort per i viaggiatori, bassi costi di manutenzione e alta affidabilità di esercizio dei mezzi.

Il treno si compone di quattro veicoli, con all'estremità due elettromotrici e due rimorchi intermedi, a due livelli; velocità massima 140 km/h con elevate accelerazioni: una tratta di 5 km viene percorsa in 210 secondi.

Il conforto dei passegeri è dato da carrelli tecnologicamente molto avanzati, l'interno è ben coibentato, ed è munito di impianto di climatizzazione dell'aria sia in vettura che in cabina di guida, i sedili sono ben profilati ed ergonomici, disposti 4 per ogni fila, per un'offerta totale di 476 posti; display interni ed esterni per le indicazioni di percorso, possibilità di annunci sonori all'interno. Le porte di salita sono molto ampie, permettendo una rapida salita e discesa dei vaggiatori, e si trovano a livello del marciapiede, perchè poste nel centro e non sui carrelli, permettendo così un facile accesso anche ai disabili, per i quali è stato predisposta una carrozza con uno scivolo ed un adeguata ritirata.



RFI - Reto Fervoja Itala

Dum la monato de julio 2001 estis kompletita la proceso de reorganizado de FS pere de la starigo de "RFI", Reto Fervoja Itala, nome la administra kompanio de la fervoja infrastrukturo.

Laŭ eŭropaj regulindikoj, tio devas garantii liberan merkaton, pro tio necesas kompania disigo inter la administranto de la infrastrukturo kaj la produktanto de la transpot-servoj, kaj sekve liberalizado de transportkompanioj.

RFI estas la lasta kompanio naskita de FS, kaj ĝi estos sendependa strukturo kun kiu rilatos ĉiuj venontaj transportkompanioj, por akiri unue la certigan ateston kaj la trafiklicencon por veturigi propran trajnojn sur la itala reto, kaj poste akiri la *"trajntraceojn horarajn"*, nome la grafikhorarojn pri la trajnveturoj.

Estas superflue diri, ke al ĉi tiu proceduro oni submetos ankaŭ la alian kompanion naskita de FS, "Trenitalia", kiu devos konkuri kun la aliaj kompanioj por singarantii trajntraceojn horarajn plej prestiĝajn kaj oferi servojn ĉiam pli bonkvalitajn al la klientoj.

Inter la funkcioj de RFI estas:
- projektado, konstruado, ekekspluatado, bontenado kaj administrado en sekureco de la nacia infrastrukturo;
- certifikado kaj ratifikado de la trakveturilaro por la sekurigo dum la veturado;
- certificado kaj kvalifikado de instruistoj por la trafika personaro;
- plemumado de la projekto Granda Rapido.

RFI devos garantii al ĉiuj eblaj utiligantoj de la reto, liberan eniron, kaj, do, jam la venonta horar-plano estas planita tiamaniere ke ne estos nur aro da trajn-numeroj, sed vera listo de trajnoj kaj horaroj el kiu oni povas elekti, laùplaĉe, la trajnojn kiujn iu kompanio volas veturigi; tio dependas de la usebla veturilaro, de la komerca rapido, kiun oni volas atingi.

Pro tio en la kajer-horaro de la trajnestro estos multaj trajnoj, kiuj, se ne aĉetitaj de Trenitalia aŭ alia kompanio, restos nur surpapere (kiel ebla laŭbezona trajno). La kosto de la *traira depago* por horara traceo varias laŭ la elektita horastrio; pro tio trajnoj en pintohoroj, kun multe da klientoj, estos pli multekostaj ol aliaj en trankvilaj periodoj.

La itala fervoja reto nun estas longa 16.108 km, kun ŝpuro de 1435 mm, el kiuj 10.688 elektrifikitaj linioj; vojaĝiantoj transportitaj 432 milionoj en la jaro 1999, (41 milionoj/km), varoj transportitaj en la jaro 1999, 74 milionoj da tunoj (21,5 miliono/km).





RFI - Rete Ferroviaria Italiana

Nel luglio 2001 è stato completato il processo di riorganizzazione delle FS con la costituzione di "RFI", Rete Ferroviaria Italiana, ovvero la società gestore della infrastruttura ferroviaria.

In base alle direttive europee, ciò è necessario perché si deve garantire un mercato libero, per cui alla separazione societaria fra gestore dell'infrastruttura e il produttore dei servizi segue la liberalizzazione delle società di trasporto.

RFI è l'ultima società nata dalle FS, e sarà una struttura indipendente a cui faranno riferimento tutte le prossime società di trasporto, per ottenere prima la certificazione e la licenza per poter far viaggiare i propri treni sulla rete italiana, e poi per ottenere le *"tracce orario"* , cioè il prospetto orario per la marcia dei treni.

Inutile dire che a questa procedura sarà soggetta anche l'altra società nata da FS, "Trenitalia", che dovrà concorrere con le altre società per assicurarsi tracce orario di prestigio ed offrire un servizio sempre migliore alla clientela.

Tra le funzioni spettanti a RFI ci sono:

- progettazione, costruzione, messa in esercizio, manutenzione e gestione in sicurezza dell'infrastruttura nazionale;
- certificazione ed omologazione del materiale rotabile per la sicurezza della circolazione;
- certificazione e qualificazione degli istruttori per il personale addetto alla circolazione;
- completamento del programma Alta Velocità.

RFI dovrà garantire a tutti i possibili fruitori della rete il libero accesso, e quindi già il prossimo orario lo si è programmato in modo che non sia solo un insieme di numeri di treni, ma un vero e proprio catalogo di treni e orari, che possono essere scelti secondo il treno che una società intende effettuare, in dipendenza dal materiale utilizzabile, dalla velocità commerciale che si vuole raggiungere. Perciò negli orari di servizio del capo treno ci saranno molti treni che, se non acquistati da Trenitalia o da altre società, resteranno solo sulla carta (come possibile treno straordinario). Il costo del *Pedaggio* della traccia orario cambia a secondo della fascia oraria del treno per cui un treno in ora di punta con molti clienti costerà molto di più di quello in orario più tranquillo.

La rete ferroviaria italiana è attualmente di 16108 km con scartamento a 1435 mm, di cui 10.688 linee elettrificate, viaggiatori trasportati 432 milioni nel 1999,
(41 milioni/km), merci trasportate nel 1999 74 milioni di tonnellate (21,5 milini/km).



FERVOJA AŬTOŜOSEO POR "TIR "

En urbo Novara estis inaŭgurita ĉi jare fervoja infrastrukturo destinita al varaj servoj inter Italio kaj centr-okcidenta Eŭropo trans la trairejo Sempione kaj Svisio. Tiu ĉi koridoro kunligas Novara al Friburg, kaj estas longa 433 km; la veturdaŭro estas ĉirkaŭ 8 horoj.

La karakterizoj de la fervojlinio permesas la veturadon de specialaj trajnoj, kiuj povas transporti camionojn je grandaj dimensioj, kun aŭmotoro kaj remorko, akompanataj de iliaj ŝoforoj, kiuj havas la eblecon dormi en specialaj kuŝ-vagonoj en la sama trajno.

Nun estas transportitaj 160 kamionoj tage, kiuj iĝos 400 tage en la jaro 2002, antaŭvidante forlevi el la ŝoseo al fervojo 120.000.

La servo, nomita "vojaĝanta aŭtoŝoseo", ekestis kaj estas komercaligita fare de la kompanio Ralpin, formita de la svisaj fervojoj Sbb, Bls kaj de la kompanio Hupac, specializita en la transporto feruta; ankaŭ Trenitalia estas uniiĝonta. Estas antaŭvidita ankaŭ la kunligo de Novara al Genova por la transporto de granddimensiaj maraj konteneroj.

AUTOSTRADA FERRATA PER "TIR"

Quest'anno è stata inaugurata a Novara l'infrastruttura ferroviaria destinata al servizio merci tra Italia ed Europa centro occidentale attraverso il valico del Sempione e la Svizzera. Questo corridoio collega Novara a Friburgo, ed è lungo 433 km; la percorrenza è di circa 8 ore.

Le caratteristiche della linea permettono il transito a speciali convogli che possono trasportare camion di grandi dimensioni, composti di motrice e di rimorchio, accompagnati dai loro autisti, che possono dormire in speciali carrozze cuccette in composizione allo stesso treno.

Attualmente viaggiano su treno 160 camion al giorno, che diventeranno 400 nel 2002, con la previsione di spostarne dalla strada alla ferrovia 120.000. Il servizio, chiamato " autostrada viaggiante", è commercializzato dalla società Ralpin, composta dalle ferrovie svizzere Sbb, Bls e dalla società Hupac, specializzata nel trasporto combinato; anche Trenitalia è in fase di unione. E' previsto anche il collegamento da Novara a Genova per il trasporto dei container marittimi di grandi dimensioni.

FKS - Fervojista Koresponda Servo

S-ro Sorin PORUPKA, Mihai Bravu 32/2, RO-6200 Galati (Romanio).

Por utiligi la servon, bv indiki: nomon, aĝon, adreson, landon de dezirata korespondant(in)o, temojn, ktp. Aldonu, se eble, Internacian Respondkuponon (IR), aŭ poŝtmarkojn uzeblajn en RO.

FKS - Servizio Corrispondeza Ferrovieri

Sig. Sorin PORUPKA, Mihai Bravu 3-2/2, RO-6200 Galati (Romanio).

Per utiligi il servizio, indiki: nome, età, indirizzo, paese del(la) corrispondente, temi, ecc. Allegare, se possibile, un Buono di Risposta Internazionale (IR), o francobolii usabili in RO.

La Kongresa Loko

PLOVDIV estas unu el la plej malnovaj urboj en Eŭropo: pli antikva ol Romo, Ateno kaj Konstantinopolo, kaj samepoka de Trojo kaj Mikeno. Jam la antikva traca loĝloko transformiĝis en urbo dum la tempo de la Trojo-milito kaj en ĝi la vivo daŭras jam pli ol 3000 jaroj. Ĝi estas la dua urbo en Bulgario, troviĝas centre de la famkonata Trakia Valo, kaj etendiĝas sur sep montetoj. En ĝi estas antikvajn arkitekturajn konstruaĵojn el la romia tempo, kiel Antikva Teatro (2a jarcento), kun 3.000 sidlokoj. Konserviĝas multaj belegaj domoj de la bulgara Renesanco, nuntempe ofte muzeoj. Ĉiujare, printempe kaj aŭtune, en ĝi okazas fama Internacia Foiro.

BULGARIO troviĝas en la Balkana duoninsulo. La teritorio estas 111 000 km^2, kun varia reliefo (1/3 de la tersurfaco estas montara), kaj kun riĉa elekto por turismo. En ĝi vivas 8.000.000 loĝantoj.

Ĝi fondiĝis en la 681a jaro. Historie ĝi travivis malfacilaĵojn kaj plagajn epokojn kaj ekonomiajn dekadencojn – 200 jarojn greka kaj 500 jarojn sub turka jugo – sed ankaŭ glorajn periodojn. Estis kristaniĝo ekde la 865a jaro, ora literatura periodo dum la 10a jarcento, Renesanco, disvolviĝo de kulturo kaj klereco, gloraj bataloj kontraŭ la fremdaj sklavigantoj k.t.p.

La naturo estas varia kaj belega. Ekzistas koniferaj kaj foliaj arbaroj, multaj montaroj kaj lagoj, ebenaĵoj kun parkoj, vitkampoj kaj rozaj valoj. Sennombraj estas la mineralakvaj fontoj kun banejoj kaj ripozdomoj. Estas diversaj klimatoj: modere kontinenta kun mediteranea influo en sudaj regionoj; montara je 900-1000 m super la marnivelo kaj milda apud la lazura Nigra Maro kun ĝiaj famekonataj plaĝoj kaj kuraclokoj. Brile esprimiĝas la kvar sezonoj: milda kaj florplena estas printempo, varmaj estas somero kaj aŭtuno; neĝokovritaj estas la montaroj vintre; por ke multnombraj bulgaraj kaj fremdlandaj turistoj ĝuu la multajn belaĵojn.

... kaj la ekskursoj

Tut-taga - RILA MONAĤEJO estas la plej granda kaj malnova en Bulgario, fondita en la 10a jc. de monaĥo Ivan Rilski, fokuso de nacia patriotismo kaj rimarkinda monumento el la epoko de la loka Renesanco.

Ĝi situas sur Rila montaro je 1147 m s.m.n., 119 km sude de Sofio kaj 220 km sudokcidente de Plovdiv. Ĉirkaŭita de ŝtonaj muroj, ĝi montras al vizitantoj sian unikajn belaĵojn. Ĝia historio estas tre riĉa je eventoj. En la XIV jc. Hreljo Dragolov konstruigis la grandan defendan "Turon de Hreljo", kiu nun staras en la korto, kaj grandan preĝejon kun rimarkindaj freskoj.

Tie estas videblaj unikaĵoj: originala kuirejo, renesancstilaj gastĉambroj, la ĉeloj, pavimita korto, litografaĵoj kaj libroj presitaj en malnovbulgara skribo, la ikonografio, lignoskulptaĵoj kaj gravuraĵoj, etnografia kolektoj, fremdlandaj donacoj, k.t.p. Rila monaĥejo ricevis la internacian premion FIJET "La Ora Pomo" kaj troviĝas sub la protekto de UNESKO.

1/2-taga - KOPRIVŠTICA estas malgranda urbeto situanta 111 km oriente de Sofio kaj 86 km nordokcidente de Plovdiv. Ĝi estas grava nacia objekto pro sia historia kaj kultura signifo. Romantika spirito daŭre vivas en ĝi pro monumentoj, malnovaj domoj renesancstilaj, kiuj nun ofte estas muzeoj. Ili konservas la internan arkitekturon kun lignaj gravuraĵoj, skuluptaĵoj, murpentraĵoj, freskoj, k.s. Ilia ekstera aspekto estas tre interesaj pro korbelaj reliefigitaj muroj, balkonoj, verandoj kaj tegmentoj. La preĝejoj estas malnovaj, malgrandaj, sed tre interesaj pro siaj ikonostazoj, tronoj kaj ambonoj.

Rande de la urbeto staras rajda monumento al Georgi Benkovski, kiu naskiĝis tie kaj fariĝis apostolo de la revolucia komitato por la liberigo de la turka jugo kaj gvidanto de la "Aprila Ribelo" en 1876. Ekzistas maŭzoleo pri la pereintoj en la ribelo, kiu ne sukcesis kaj estis dronigita en sangon. La urbeto estis bruligita de turkoj, multaj loĝantoj estis mortigitaj kruele. Post la liberigo de Bulgario helpe de Rusio en la jaroj 1877-78, la urbeto denove estis restarigita.

In queste pagine della copia cartacea del Bolle
e il modulo di Prenotazione alberghiera (Cam

ettino compaiono la Scheda di adesione (Aligilo)
mbromendilo) per il 54° Congresso di Plovdiv.

54a IFK PLOVDIV 2002
KONGRESPROGRAMO
(Provizora)

01.06	08,00	Alveno de kongresanoj
Sab.	08,00	Akceptejo/Informejo funkcias
	10,00	Gazetara konferenco
	16,00	Kunveno IFEF Estraro-LKK
	17,00	Estrarkunsido
	20,00	Interkona vespero
02.06	08,00	Akceptejo/informejo funkcias
Dim.	10,00	Solena inaŭguro
	12,30	Komuna fotado
	15,00	Kunsido Faka Komisiono
	15,00	Urba vizitado
	20,00	Nacia vespero
03.06	08,00	Informejo/Libroservo funkcias
Lun.	09,00	Komitatkunsido (nepublika)
	14,00	Duontaga ekskurso
	20,00	Esperanta vespero
04.06	08,00	Informejo/Libroservo funkcias
Mar.	09,00	Plenkunsido (publika)
	15,00	Kunsido Terminara Sekcio
	18,30	Festa vespermanøo
	21,00	Internacia balo
05.06	08,00	Tuttaga ekskurso
Mer.		Libera vespero
06.06	08,00	Informejo/Libroservo funkcias
Ĵaŭ.	09,00	Fakprelego
	10,00	Fervojaj novaĵoj
	11,00	La venonta IFK prezentas sin
	20,00	Muzika vespero
07.06	08,00	Informejo funkcias
Ven.	09,00	Kunsido Faka Komisiono
	11,00	Movadaj aferoj
	15,00	Solena fermo
	20,00	Adiaŭa vespero
08.06	08,00	Forveturo al postkongreso
Sab.		aŭ hejmen.

Ĝeneralaj instrukcioj

1. Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi APARTAN ALIĜILON (ankaŭ geedzoj, kun indiko de reciproka rilato). Bonvolu tajpi aŭ skribi preslitere. LKK ne respondecas pri mismendoj kaŭzitaj de malbone legeblaj skribmanieroj aŭ eĉ neindiko en la aliĝilo.
2. Aliĝiloj, ĉiuj mendoj kaj la prezo por unu tranoktado estas traktataj nur post kompletaj pagoj de plana sumo por menditaj servoj kaj kongreskotizo al la konto. Nepre indiku: "54-a IFK"
3. Ĉiuj prezoj estas indikitaj en EUR kaj rilatas unufojan servon por 1 kongresano. Loĝante en plurlita ĉambro, la prezo estas al 1 persono por 1 nokto.
4. Pagante por alia(j) persono(j) bonvolu ne forgesi klare indiki tion. Ĉiukaze ĉiu partoprenanto devas sendi apartan aliĝilon.
5. Repagoj: Kongreskotizo neniukaze estas repagebla. La pagoj por ceteraj servoj estas repageblaj post depreno de 15 EUR por la administraj kostoj, se la malmendo venos antaŭ la 28a de februaro 2002. Je pli postaj malmendoj oni perdas procentojn de la antaŭpagita sumo: 10% ĝis la 31a de marto, 25% ĝis la 15a de aprilo, 50% ĝis 10a de majo, 75% ĝis la 29a de majo, por pli postaj malmendoj repagoj ne eblos.
6. Rabatoj: La partoprenantoj el ekssocialismaj landoj pagas duonon de la nerabatita kotizo.
7. LKK konfirmos la akcepton de ĉiu aliĝilo kun indiko de la kongresa numero kaj de ĉiuj antaŭmenditaj kaj antaŭpagitaj servoj, post la ricevo de la koncerna pago.
8. Nesufiĉaj pagoj: se en la konfirmilo estas indikita nesufiĉa pago, bonvolu tuj alpagi la diferencon. Se la diferenco estas malpli ol 25 EUR, eblos alpago surloke.
9. Kongresanoj rajtas tag- kaj vespermanĝi favorpreze en la kongresejo.
10. LKK havas la rajtojn ŝanĝi la prezojn, se inflacio aŭ aliaj ne antaŭvideblaj kondiĉoj postulos tion.

POSTKOGRESO NESEBAR
08-12/06/2002

Kiel duoninsulo en la laŭŝajne senfina sablostrio kaj amaso da boatoj kuŝas la nigramara urbeto Nesebar. La ĉirkaŭaĵo kaj la urbeto mem prezentiĝas laŭ natura beleco kaj pejzaĝa ĉarmo. La specifa maraero, harmonie kun vivoplena naturo, estas ripozfaktoro de aparta kvalito. Ĝi troviĝas je 32 km de urbo Burgas kaj najbare al Suna Bordo.

PROGRAMO POSTKONGRESO
(Provizora)

08.06	Sab.	Forveturo al Nesebar.
09.06	Dim.	Vizito de la urbo kaj rimarkindaĵoj.
10.06	Lun.	1/2taga ekskusro. Distra vespero.
11.06	Mar.	1/2taga ekskurso. Adiaŭa vespero.
12.06	Mer.	Libera tempo kaj forveturo.

Instrukcioj Postkongreso

Ĉiu partoprenanto bonvolu plenigi APARTAN ALIĜILON kaj sendu ĝin al LKK adreso. Se ne disponeblas aliĝilo, bonvolu uzi samforman paperon. Skribu, ni petas, klare, tajpmasine aŭ preslitere.
Ĉiu aliĝilo estos traktata nur post la ricevo de la fiksita antaŭpago 20 EUR. La alia parto de la tuta monsumo por la postkongreso vi pagos surloke.
La antaŭpago por la postkongreso estas repagebla, se la postkongreso ne okazos. Se aliĝinto retiras la reservigon, ĝis la 25a de majo 2002, la antaŭpagita sumo estas repagebla post la depreno de 50% el la minimuma antaŭpago por administrado.
Ĉiuj prezoj estas indikitaj en EUR.
Pagante por alia(j) persono(j) bonvolu ne forgesu klare indiki tion. Ĉiukaze ĉiu partoprenanto devas sendi apartan aligilon.
LKK havas la rajtoj sanĝi la prezojn, se inflacio aŭ aliaj ne antaŭvideblaj kondicoj devigos tion.
LKK ne garantias la organizadon de la postkongreso, se minimuma kvanto da partoprenantoj ne estas atingata.

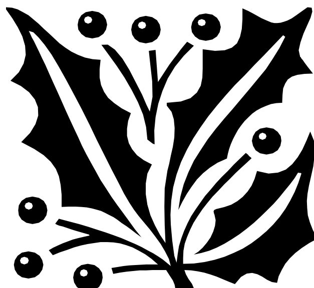
Nova ponto super la rivero "Po"

Somerfine oni malfermis al cirkulado novan fervojan ponton super la rivero Poo, inter *Pontelagoscuro* kaj *Occhiobello*, parto de linio danĝere tuŝita de la alta akvo en la jaro 2000, konstruita el ŝtalo, kiu estas pli alta ol la malnova je ĉirkaŭ 3 m. Ĝi estas konstruaĵo tre grava, se oni memoras, kion oni devis fari lastjare altigante la malnovan por savi ĝin de la altakvo. Tiu ĉi estis fermita kaj oni laboras por restukturi kaj altigi ĝin je la sama nivelo de la nova. La laboroj granparte jam estas faritaj, restas nur la kompletigo de la kunligaj terbenkoj por plene utiligi ĝin.
Je la fino de la laboroj la tuta linio Bologna-Padova estos dutraka, ĉar nur tiu ponto restis unutraka, kiel sola mallarĝigo.

Trakduobligoj

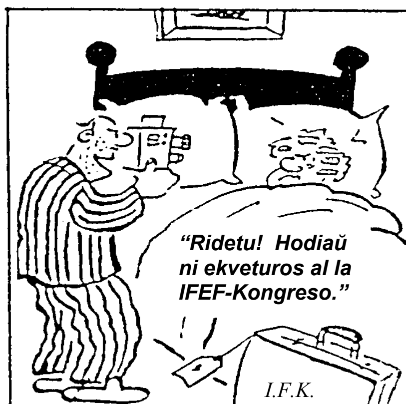
Oni malfermis al cirkulado la novan dutrakan pecon de la linio Bologna-Verona, inter *Isola della Scala* kaj *Buttapietra*. Ĝi estas la dua inaŭgirita peco ĉe linio, kiu atendas de jaroj senfina kompletigo; tamen la laboroj daŭras...

Ankaŭ sur la linio Genova-Ventimiglia oni inaŭguris duobligon, inter *Ospedaletti* kaj *S. Lorenzo al Mare*, kun la novaj stacidomoj *Sanremo* kaj *Taggia*. Nun ĝis la landlimo al Francio la linio tute estas dutraka, permesante tempoŝparon je ĉirkaŭ 10 minutojn, kaj sekurigado de la sistemo.



Bilanco FS

El la sesmonata raporto (unua duono de 2001) de Grupo FS (Italaj Fervojoj), oni konstatas ke estas pozitiva bilanco (ĝis nun tio neniam okazis en la tuta historio). La aktivo estas 228 milionoj da € (Eŭroj) pri la industria rezultato, kaj 18 milionoj da € pri la operaca. La enspezoj estis 3.746 milionoj da €. Tiu resultato alvenis du jaroj pli frue ol la registaro kaj la entreprena plano povis antaŭvidi.



Fino de fervoja monopolo

La disigo inter la retadministrado kaj de la transportado, permesos al aliaj kompanioj la eblecon povi fruktuzi la reto konkurence kun FS-Trenitalia. Jam de la venonta horar-ŝanĝo, estos enirebleco por iuj kompanioj; fakte, ĝis nun, ricevis la licencon por transportado jam 16 kompanioj, kaj aliaj estas pretaj obteni ĝin. Inter la nomoj de tiu kompanioj, kelkaj estas jam konataj, kiel la Ferrovie Nord Milano, Ferroviaria Italiana di Arezzo, Ferrovie Emilia Romagna, ktp. Iuj el tiuj fervojoj nomitaj “en koncesio”, pligrandigis la propran firmaan strukturon aŭ kreis konsorcion kun aliaj. Aperis nomoj de novaj kompanioj, kiel Strade Ferrate del Mediterraneo kaj RTC (Rail Traction Company), kiuj naskiĝis de la sperto de eksestraranoj FS, kiel G. Arena kaj G. Sciarrone, kiuj kune kun kelkaj enterprenoj fondis ĉi tiujn kompaniojn.

La var-sektoro ekkomencis propran agadon kun la RTC, ĝi havas tagan kunligon, per du paroj da trajnoj de Verona al Munkeno, poste la FNM, per unu trajno Melzo (MI) Zeebrugge en Belgio, tra Domodossola. Alia kompanio bone lokita estas la Interjet de la grupo Cremonini, kiu jam nun, per la markoj Agape kaj Chef-Express, donas servojn kaj restoraciajn produktojn, krom al FS ankaŭ al Francio, Svisio, Hispanio kaj sur la trajnoj de la Eŭrotunelo.

La kompanio Strade Ferrate del Mediterraneo estus preta ekveturi jam de la venonta horar-ŝanĝo (januaro) ankaŭ kun unu pasaĝertrajno, sur la linio Torino-Milano-Venezia, kun veturdaŭro de 3,30 horoj de lundo ĝis vendredo. La trajno konsistus el du lokomotivoj kaj ok vagonoj de la sama klaso, “aferoj”, ekipitaj per reservitaj kupeoj, laborlokoj por komputiloj, trinkejo kaj servocentro (inklusive de lavbutiko). La tuton por ĉirkaŭ 150 pasaĝeroj, plejmultaj enterprenistoj kaj manageroj, kiuj pagos bileton pli plimultekoste je 30% ol tiu de FS.

Rigardante ĉi tiun panoramon, kun malgrandaj kaj grandaj projektoj, la penso iras al privaticado de la Britaj Fervojoj, kiuj antaŭe promesis grandajn mongajnojn al investantoj kaj servojn pli efikajn al vojaĝantoj, sed nun, kiam Rail Track estas en likvidado, estas diskuteblaj la tutajn avantaĝojn de la privaticado. La britoj, por ne reveni sur proprajn paŝojn, decidis ne renaciigi la kompanion, sed prezenti novan kompanion publika-privatan je 50%. Ni esperas ke la italoj faros pli bone ol la britoj.

ViTo



Fine di un monopolio ferroviario

La separazione tra gestione della rete e del trasporto permetterà ad altre società di usufruire della rete in concorrenza alle FS-Trenitalia. Ed ecco che già dal prossimo cambio orario si affacciano le possibilità di inserimento di alune compagnie, infatti, finora, hanno ottenuto la licenza per il trasporto già 16 società, ed altre sono pronte ad ottenerla. Tra i nomi di queste società alcune sono già note, come le Ferrovie Nord Milano, Ferroviaria Italiana di Arezzo, Ferrovie Emilia Romagna, etc. Alcune di quelle ferrovie dette "in concessione" hanno sviluppato la propria struttura aziendale o hanno creato un consorzio con altre. Sono apparsei nomi di nuove società come Strade Ferrate del Mediterraneo e RTC (Rail Traction Company), nate dall'esperienza di alcuni ex dirigenti FS come G. Arena e G. Sciarrone, che insieme ad alcuni imprenditori hanno fondato queste società.

Il settore merci ha avviato l'attività proprio con la RTC, che ha un collegamento giornaliero di due coppie di treni da Verona a Monaco; e con le FNM, che ha un treno Melzo (MI) Zeebrugge in Belgio, via Domodossola. Altra società ben piazzata è la Interjet del gruppo Cremonini, il quale già adesso, con i marchi Agape e Chef Expresss, fornisce servizi e prodotti per la ristorazione, oltre che a FS, anche in Francia, Svizzera, Spagna e sui treni dell' Eurotunnel.

La soc. Strade Ferrate del Mediterraneo sarebbe pronta a partire col prossimo orario anche con un treno viaggiatori, sulla linea Torino-Milano-Venezia, da percorrere in 3,30 ore dal lunedi al venerdi. Il treno sarebbe composto da due locomotive e otto carrozze di classe unica business, attrezzate con salottini-riservati, postazioni di lavoro con computer, bar e un centro servizi (compresa un tintoria). Tutto ciò per circa 150 passeggeri, composti da imprenditori e managers, che pagheranno un biglietto più caro del 30% rispetto alle FS.

Guardando questo panorama di piccoli e grandi progetti un pensiero ricorre alle privatizzate ferrovie Inglesi che prima promettevano grandi guadagni agli investitori e servizi più efficienti ai viaggiatori,ed ora che la Rail Track è messa in liquidazione, venono messi in discussione tutti gli inglesi, per non ritornare sui propri passi hanno deciso di non rinazionalizzare la sociei vantaggi della privatizzazione. Ma tà, ma di presentare una nuova compagnia pubblico-privata. Speriamo che gli italiani facciano meglio degli inglesi.



Port Vendres -FFEA-Kongreso kaj IFEF-Estrarkunveno

La francaj Fervojistoj Esperantistoj kongresos. Ankaŭ la IFEF-Estraro kunvenos.

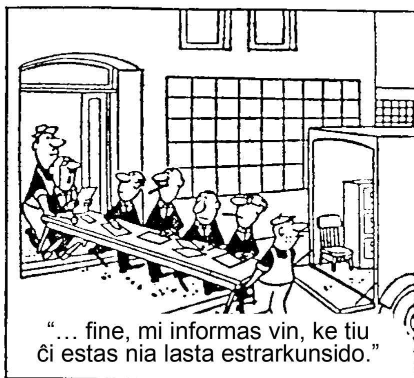
- Kie: **Port Vendres**, 66 Pyrénées-Orientales, Languedoc-Roussillon.
- Kiam: **2002/03/09-16**.
- Restadkondiĉoj estas tre favoraj.

Ĉiuj estas varme invitataj partopreni.

BRETONIO - Plouezec

Elisa kaj Romano Bolognesi partoprenis en aŭgusto (17-24) en tutsemajna esperantista staĝo. Ĝi estis tre interesa, pro la tre varia programo, speciala amikeca etoso, grandnombra partopreno, belaj spektakloj kaj mirindaj vidindaĵoj.

La organiza skipo, kunordigita de gesroj Eon, laboris bonege kaj efike. Romano kunlaboris cele al paroliga uzado de la lingvo, prezentante al studgrupo tre multajn diafanaĵojn pri la lingvoj en la mondo: originojn de parolkapablo, lingvajn kaj skribajn evoluadojn (de ŝtono al komputilo), etimologiojn, politikojn, ligvinventojn, ktp.



"… fine, mi informas vin, ke tiu ĉi estas nia lasta estrarkunsido."

Zamenhoftago en Verono

en Verona 16.12.2001, 09,30 h.

Tradicia paroliga kunveno, kun prelego de d-ro Romano Bolognesi: "Vivo *kaj morto de monunuo: de Liro al Eŭro"*.

En la renkontejo oni parolos Esperante, laŭ la konata devizo: *"Se ni esperantistoj ne parolas Esperanton, neniu parolos ĝin"*.

43a I.F.E.F. SKISEMAJNO

Partoprenu en la aranĝo de la rumanaj samideanoj:

Kie: PREDEAL RO
Kiam: 16-23/02/2002

Aliĝkotizo:	15 €
Tranoktado: hotele 2-lita cxambro:	20 €
: ĉe privatulo:	13 €
Manĝoj: 3-foje tage:	13 €
: 2-foje tage (mat./vesp.):	8 €

Programo: kutimaj aranĝoj dum skisemajno / maskobalo / ski- kaj lingva- konkurso / promenadoj kaj ekskursoj ktp por ne skiantoj.

Trafiko: ĉiuj trajnoj al Bukaresto haltas en urbo Predeal.

Adreso: R.E.F.A., str. Politehnicii n-ro 1
RU-2200 Brasov (Romanio)

MOSTRE

L'IFEA dispone di interessante materiale per una mostra filatelica dal titolo "*Ritrovata la chiave della Torre di Babele*" che è utilizzabile per esporla durante qualsiasi manifestazione rivolta al pubblico.

Essa è già stata presentata con successo a Bologna (DLF), a Selva Val Gardena (Casa della Cultura), Reggio Emilia (Fiera).

GIOCO DI PAROLE = VORTLUDO

Chiave = Ŝloŝilo (9, 7, 3, 12): Mondlingva rimedo.

K	O	K	I	N	O	E	S	A	B	O	N	O	J
G	P	A	E	T	N	A	G	I	G	E	R	O	O
R	I	L	A	T	I	R	A	K	O	N	G	R	O
O	O	I	N	T	O	A	A	A	T	N	I	P	O
T	I	K	O	N	M	N	J	P	U	G	N	A	S
O	D	O	Ŝ	J	A	E	O	L	I	J	E	S	S
M	O	I	L	O	R	O	E	N	A	D	C	T	O
A	S	S	D	L	G	B	O	I	N	T	E	R	A
L	P	R	I	E	I	I	N	O	L	K	O	O	G
K	A	O	N	N	N	Ĝ	O	J	O	J	N	P	O
E	R	A	D	I	A	K	I	N	A	G	R	O	N
R	O	I	M	R	G	R	M	A	Ŝ	I	N	E	O
I	N	T	K	O	R	S	A	R	O	O	M	E	R
A	M	I	E	M	O	R	K	F	M	K	E	C	O

Cerca e riquadra con la matita ogni parole nella lista, in orizzontale, verticale, diagonale, in tutte le direzioni. Alcune lettere sono comuni a più parole. Quelle restanti, lette in ordine, formano la chiave definita.

Serĉu kaj ĉirkaŭlimigu per krajono ĉiujn vortojn enlistigitajn horizontale, vertikale, diagonale, al ĉiuj direktoj. Diversaj literoj estas komunaj en kelkaj vortoj. La restintaj, legataj laŭorde, formas la difinitan ŝlosilon.

ABONOJ	AGONO	ARDO	ARANEO	BINDI
FRANJO	GENA	GIGANTE	GINECEON	GROTO
ĜOJOJN	INTERA	KALIKO	KAMIONO	KETONO
KNEDI	KOKINO	KONGRO	KORSARO	KROME
MAŜINE	MIAJN	MINIO	MONO	MORINELOJN
NIAJN	NIBELUNGOJ	ORGANIGRAMO	ORGANIKA	ORIGINO
PASTRO	PINTA	PUGNAS	RAPIDE	RAPSODIO
REKLAMO	RILATI	STEKON	TIAJ	TIKON

Solvo de la vortludo aperinta en la lasta numero: LERNIGU ESPERANTON

L e g g e r e l ' E s p e r a n t o

✯ L' **Esperanto** è una lingua molto armoniosa, degna di essere letta correttamente. Per i non esperantisti, ecco **t u t t e** le regole.

✯ La **lettura** delle parole è semplice: l' **accento tonico** (il peso della voce) cade **sempre** sulla **penultima vocale** della parola.

✯ l'**a l f a b e t o** è formato da 28 lettere; cinque, **a e i o u**, sono vocali, le altre 23 sono consonanti.

a	b	c	ĉ	d	e	f	g	ĝ	h	ĥ	i	j	ĵ
k	l	m	n	o	p	r	s	ŝ	t	u	ŭ	v	z

✯ L'Esperanto è l' **unica lingua fonetica**: **si legge come si scrive** e **si scrive come si legge:** ogni lettera ha sempre il suo suono; ogni suono corrisponde alla sua lettera. In italiano mancano solo i suoni di **h**, **ĥ**, **ĵ**, che però sono facili perché noti ed usati in molte lingue.

✯ Ecco la pronuncia delle lettere che **non coincidono** con l'italiano:

c	come la *z* sorda della parola *palazzo* (palaco)
ĉ	come la *c* palatale di *felice* (feliĉa)
g	come il gruppo gutturale *gh* di *ghisa* (giso) o *g* di *gas* (gaso)
ĝ	come la *g* palatale di *villaggio* (vilaĝo)
h	aspirata leggera (herbo); pronunciarla sempre!
ĥ	aspirata forte (ĥolero), come il gruppo *ch* tedesco (*bach*)
ĵ	strisciata (ĵeti), circa come *sg* in *disgelo*; meglio la *j* francese (*jour*)
k	come il gruppo gutturale *ch* di *chilo* (kilo) o *c* di *cassa* (kaso)
s	come la *s* sorda in *sale* (salo)
ŝ	come il gruppo *sc* di *sceriffo* (ŝerifo)
z	come la *s* sonora di *museo* (muzeo)
j	j e ŭ sono considerate consonanti e suonano come le *i* e *u* brevi nelle
ŭ	[parole italiane *gaio* (gaja) e *feudo* (feŭdo).

Ni semas kaj semas, konstante.